

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
14. Februar 2002 (14.02.2002)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 02/12037 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60T 8/00**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP01/09051

(22) Internationales Anmeldedatum:
3. August 2001 (03.08.2001)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
100 38 834.5 4. August 2000 (04.08.2000) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme
von US): **CONTINENTAL TEVES AG & CO. OHG**
[DE/DE]; Guerickestrasse 7, 60488 Frankfurt am Main
(DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **SCHNEIDER,**

Markus [DE/DE]; Tannenring 108, 65207 Wiesbaden-Au-
ringen (DE). **EL GUENAOUI, Fikri** [MA/DE]; Sigmund
Freud Strasse 89, 60435 Frankfurt am Main (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: **GRAF, Ulrich**; Continental
Teves AG & CO. OHG, Guerickestrasse 7, 60488 Frank-
furt am Main (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): DE, JP, US.

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,
BE, CH, CY, DE, DK, ES, FI, FR, GB, GR, IE, IT, LU, MC,
NL, PT, SE, TR).

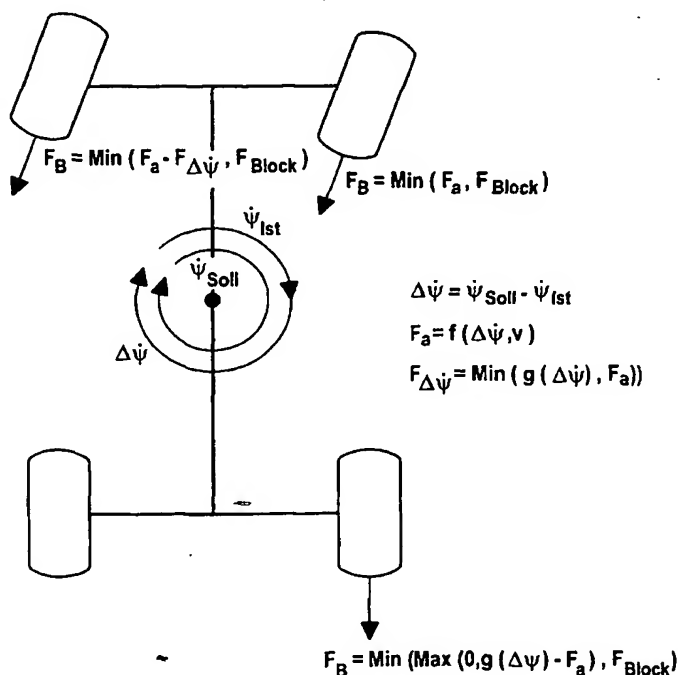
Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden
Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen
eintreffen
- insgesamt in elektronischer Form (mit Ausnahme des Kopf-
bogens); auf Antrag vom Internationalen Büro erhältlich

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: DEVICE FOR STABILISING A MOTOR VEHICLE

(54) Bezeichnung: FAHRZEUGSTABILISIERENDE EINRICHTUNG



(57) Abstract: The invention relates to a device for sta-
bilising a motor vehicle for setting or modifying brake
pressures in the wheel brakes of a braking system with
braking circuits distributed diagonally. The aim of the
invention is to stabilise the motor vehicle in the case of
understeering, by an additional deceleration. To achieve
this, the following are provided: a determination unit for
determining an understeering driving condition, a gover-
nor for calculating an ideal speed or deceleration and a
deceleration braking force derived from said speed or de-
celeration, according to the understeering driving condi-
tion and a braking force controller, which sets a differen-
tial braking force in the wheel brakes of the front axle,
according to the calculated deceleration braking force, to
correct the understeering driving condition.

(57) Zusammenfassung: Die Erfindung betrifft eine
fahrzeugstabilisierende Einrichtung zum Einstellen oder
Modifizieren von Bremsdrücken in den Radbremsen
einer Bremsanlage mit diagonal aufgeteilten
Bremskreisen. Um eine Stabilisierung des Fahrzeugs
im Untersteuerfall durch zusätzliche Verzögerung zu
verbessern, ist eine Ermittlungseinheit zum Ermitteln
eines Untersteuer-Fahrzustandes, ein Regler zum
Berechnen einer Sollgeschwindigkeit bzw. -verzögerung

und daraus abgeleitet einer Verzögerungsbremskraft nach Massgabe des Untersteuer-Fahrzustandes, eine Bremskraftsteuerung, die in
den Radbremsen der Vorderachse nach Massgabe der Verzögerungsregelbremskraft eine den Untersteuer-Fahrzustand korrigierende
Differenzbremskraft zwischen den Radbremsen einstellt, vorgesehen.

WO 02/12037 A1

Fahrzeugstabilisierende Einrichtung

Die Erfindung betrifft eine fahrzeugstabilisierende Einrichtung zum Einstellen oder Modifizieren von Bremsdrücken in den Radbremsen einer Bremsanlage mit diagonal aufgeteilten Bremskreisen.

Um Fahrzeuginstabilitäten selbsttätig entgegenzuwirken sind eine Vielzahl von Fahrstabilitätsregelungen bekannt geworden. Unter dem Begriff Fahrstabilitätsregelung vereinigen sich mindestens vier Prinzipien zur Beeinflussung des Fahrverhaltens eines Fahrzeugs mittels vorgebbarer Drücke bzw. Bremskräfte in oder an einzelnen Radbremsen und mittels Eingriff in das Motormanagement des Antriebsmotors. Dabei handelt es sich um eine Bremsschlupfregelung (ABS), welche während eines Bremsvorgangs das Blockieren einzelner Räder verhindern soll, um eine Antriebsschlupfregelung (ASR), welche das Durchdrehen der angetriebenen Räder verhindert, um eine elektronische Bremskraftverteilung (EBV), welche das Verhältnis der Bremskräfte zwischen Vorder- und Hinterachse des Fahrzeugs regelt sowie um eine Giermomentregelung (ESP), welche für stabile Fahrzustände beim Gieren des Fahrzeugs um die Hochachse sorgt.

Mit Fahrzeug ist also in diesem Zusammenhang ein Kraftfahrzeug mit vier Rädern gemeint, welches mit einer hydraulischen, elektro-hydraulischen oder elektro-mechanischen Bremsanlage ausgerüstet ist. In der

- 2 -

hydraulischen Bremsanlage kann mittels eines pedalletätigten Hauptzylinders vom Fahrer ein Bremsdruck aufgebaut werden, während die elektro-hydraulischen und elektro-mechanischen Bremsanlagen eine vom sensierten Fahrerbremswunsch abhängige Bremskraft aufbauen. Im Folgenden wird auf eine hydraulische Bremsanlage Bezug genommen. Jedes Rad besitzt eine Bremse, welcher jeweils ein Einlassventil und ein Auslassventil zugeordnet sind. Über die Einlassventile stehen die Radbremsen mit dem Hauptzylinder in Verbindung, während die Auslassventile zu einem drucklosen Behälter bzw. Niederdruckspeicher führen. Schliesslich ist noch eine Hilfsdruckquelle vorhanden, welche auch unabhängig von der Stellung des Bremspedals einen Druck in den Radbremsen aufzubauen vermag. Die Einlass- und Auslassventile sind zur Druckregelung in den Radbremsen elektromagnetisch betätigbar.

Zur Erfassung von fahrdynamischen Zuständen sind vier Drehzahlsensoren, pro Rad einer, ein Giergeschwindigkeitssensor, ein Querschleunigungssensor und ein Drucksensor für den vom Bremspedal erzeugten Bremsdruck sowie in bestimmten Fahrzeugkonfigurationen ein Längsbeschleunigungssensor vorhanden. Dabei kann der Drucksensor auch ersetzt sein durch einen Pedalweg- oder Pedalkraftsensor, falls die Hilfsdruckquelle derart angeordnet ist, dass ein vom Fahrer aufgebauter Bremsdruck von dem der Hilfsdruckquelle nicht unterscheidbar ist.

Bei einer Fahrstabilitätsregelung wird das Fahrverhalten eines Fahrzeugs derart beeinflusst, dass es für den Fahrer in kritischen Situationen besser beherrschbar wird. Eine kritische Situation ist hierbei ein instabiler Fahrzustand, in welchem im Extremfall das Fahrzeug den Vorgaben des

Fahrers nicht folgt. Die Funktion der Fahrstabilitätsregelung besteht also darin, innerhalb der physikalischen Grenzen in derartigen Situationen dem Fahrzeug das vom Fahrer gewünschte Fahrzeugverhalten zu verleihen. Ein instabiles Fahrverhalten eines Fahrzeugs kann im Fall des Untersteuerns eintreten, bei dem die gemessene Gierwinkelgeschwindigkeit in der Weise von der zu erzielenden abweicht, dass das Fahrzeug sich nicht so stark in die Kurve hineindreht, wie erwartet.

Ein in diesem Fall von dem Giermomentenregler initiiertes ESP Untersteuereingriff versucht das Fahrzeug durch einen Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad zu stabilisieren. Zum einen hat bei stationär mit starker Untersteuertendenz und hohem Querschleunigungsniveau durchfahrenen Kurven ein derartiger Untersteuereingriff durch die Normalkraftreduktion am kurveninneren Hinterrad jedoch nur eine begrenzte Wirkung. Da das Rad in diesem Fall wenig zur Seitenführung an der Hinterachse beiträgt und auch keine grossen Längskräfte übertragen kann, sind die durch einen Bremseneingriff an diesem Rad erzeugbaren Giermomente und damit die Stabilisierungswirkung relativ klein. Zum anderen ist die Seitenkraftreserve an der Hinterachse auf Niedrigstreibwert sehr klein. Daher kann es leicht zu einer Überkompensation durch den Untersteuerbremseneingriff kommen (Übersteuern), der das Fahrzeug destabilisiert.

Untersteuernde Fahrsituationen dieser Art entstehen, wenn der Fahrer bei Hochreibwertverhältnissen einen Lenkwinkel aufgrund des Kurvenverlaufs vorgibt bzw. vorgeben muß, dem

das Fahrzeug bei der aktuellen Geschwindigkeit nicht folgen kann. Der eigentliche Grund für die in solchen Situationen von der ESP-Regelung erkannte untersteuernde Instabilität besteht also in einer dem Kurvenverlauf nicht angepassten Fahrzeuggeschwindigkeit und das durch sie bedingte hohe Querbeschleunigungsniveau. Durch den ESP-Untersteuereingriff wird zwar die Fahrzeuginstabilität durch die Einleitung eines Giermoments um die Fahrzeughochachse abgebaut, jedoch kann die Fahrzeuggeschwindigkeit durch die während des Eingriffs aufgebauten Bremskräfte nur begrenzt reduziert werden. Eine Verringerung der Untersteuertendenz wird jedoch erst dann erreicht, wenn durch die geringe Bremswirkung des Untersteuereingriffs und aufgrund der Verzögerung durch hohen Querschlupf die Fahrzeuggeschwindigkeit reduziert wurde. Dieser Zeitraum kann sich über mehrere Sekunden erstrecken

Es wäre daher wünschenswert, das Untersteuern des Fahrzeugs zum einen durch das Aufbringen eines Giermomentes und zum anderen durch eine Verzögerung des Fahrzeugs zu kompensieren.

Eine denkbare Lösung (UndersteerControlLogic) für das genannte Problem ist das Fahrzeug aktiv auf allen vier Rädern zu bremsen und das durch den Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad erzeugte Giermoment durch einen Druckabbau am kurvenäußeren Vorderrad zu unterstützen. Dieser Lösungsweg führt aus mehreren Gründen bei Fahrzeug Bremsanlagen mit diagonal geteilten Bremskreisen ohne Vorladung zu den folgenden Nachteilen:

a.) Destabilisierung

Im Gegensatz zu einem Fahrzeug mit Vorladung, bei dem der Bremsdruck mit Hilfe des aktiven Boosters eingestellt wird, müssen die Raddrücke mit Hilfe der Rückförderpumpe erzeugt werden. Daher kann es aufgrund von Streuungen der Pumpenförderleistungen in den beiden Kreisen zu unterschiedlichen Raddrücken kommen. In einem diagonal geteilten Fahrzeug können die dadurch entstehenden Giermomente das Fahrzeug destabilisieren.

b.) Überbremsung

Beim aktiven Druckaufbau über die Rückförderpumpe ist keine Information über den tatsächlichen Bremsdruck in der Radbremse vorhanden. Daher kann das in den Bremssätteln modellierte Druckniveau stark von der Sollvorgabe abweichen. Dies kann zu Komfortproblemen und im schlimmsten Fall zu einer Überbremsung der Hinterachse führen.

c.) Einbremsen

Wird mit Hilfe der Rückförderpumpe in allen Rädern die Sollruckvorgabe eingestellt, die aus der Fahrersollvorgabe (THZ-Druck) und den Druckanforderungen der überlagerten Regelkreise gebildet und entsprechend von einem unterlagerten Regelkreis unter Berücksichtigung von vorhandenen Sensorsignalen oder daraus abgeleiteten Größen umgesetzt wird, werden im ungünstigsten Fall, wenn alle Einlassventile geschlossen sind, beide Kreise vom Hauptzylinder (THZ) entkoppelt (Brake by Wire). Daher muss eine sichere Einbremserkennung gewährleistet sein, die in

- 6 -

der standardmäßigen Hardwarekonfiguration mit einem Drucksensor und ohne redundantem Bremslichtschalter (BLS) nicht sicher gewährleistet ist.

Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Stabilisierung des Fahrzeugs im Untersteuerfall durch zusätzliche Verzögerung zu verbessern.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß durch eine Einrichtung gelöst, die eine Ermittlungseinheit zum Ermitteln eines Untersteuer-Fahrzustandes, einen Regler zum Berechnen einer Sollgeschwindigkeit, bzw. Sollverzögerung und daraus abgeleitet einer Verzögerungsbremskraft nach Massgabe des Untersteuer-Fahrzustandes, einen Regler zur Berechnung einer den Untersteuer-Fahrzustand korrigierenden Differenzbremskraft in den Rädern der Vorderachse nach Massgabe der Verzögerungsregelbremskraft und des Untersteuer-Fahrzustandes sowie einen Regler der diese Bremskraftanforderungen in Bremsdrücke umsetzt, aufweist.

Mit der vorstehend beschriebenen Erfindung sind die drei oben beschriebenen Probleme für diagonal geteilte Fahrzeuge ohne Vorladung gelöst.

a.) Destabilisierung

Wenn der aktive Druckaufbau auf die Vorderachse begrenzt bleibt, kann die Hinterachse immer die maximale Seitenführung übertragen. Damit ist eine Destabilisierung des Fahrzeugs durch den Bremseneingriff ausgeschlossen.

b.) Überbremsung

Der Druckaufbau ist auf die Vorderachse begrenzt. Damit ist keine Überbremsung der Hinterachse mehr möglich. Da man aus den freilaufenden Rädern an der Hinterachse die Fahrzeugverzögerung genau berechnen kann, lässt sich das Komfortproblem durch eine Umstellung der Druckschnittstelle auf eine Verzögerungsschnittstelle erreichen.

c.) Einbremsen

Da in einem Fahrzeug mit einer Bremsanlage mit diagonal aufgeteilten Bremskreisen die Räder einer Seite unterschiedlichen Bremskreisen zugeordnet sind, lassen sich diese Räder mit ETR regeln. Eine beispielhafte ETR-Regelung (Umschalt-/Trennventil-Regelung) ist in der DE 19919841.1 beschrieben, auf die vollumfänglich verwiesen wird. Damit kann der Fahrer auch bei nicht funktionierender Einbremserkennung immer in mindestens zwei Räder einbremsen (ungefähr 70% der insgesamt zur Verfügung stehenden Bremsleistung).

Vorteilhaft ist, dass die Bremsdrucksteuerung in Abhängigkeit von dem Untersteuer-Fahrzustand Signale für eine, ein Giermoment des Fahrzeugs bewirkende Druckanforderung nach einem Druckaufbau und Druckabbau der Bremsdrücke an der Vorderachse generiert und die entsprechenden Steuerbefehle an die Aktuatoren abgibt. Dadurch, dass die durch den Bremskraftaufbau/abbau erzeugte Längskraftdifferenz an der Vorderachse (optional der Seitenkraftabbau an der Hinterachse) dem Fahrzeug ein Giermoment nach Massgabe des Untersteuer-Fahrzustands

einprägt, reduziert sich das instabile Fahrverhalten des Fahrzeugs unter Einhaltung von Fahrzeugstabilitätskriterien. Das Giermoment wird durch Modifikation eines fahrerunabhängig eingesteuerten Bremsdrucks aufgebaut, der nach Massgabe einer geeigneten Verteilung des Querbeschleunigungsniveaus eine erste Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit bewirkt. Dadurch, dass die den Differenzbremskraft bewirkenden Soll-Bremskräfte in Abhängigkeit von einer Fahrzeugverzögerung a_{Soll} , die in Abhängigkeit von einer Regelabweichung $\Delta\psi$, welche aus verfügbaren Sensorsignalen bzw. aus ihnen abgeleiteten Signale gebildet wird, die ein Maß für den Untersteuerzustand des Fahrzeugs sind und der Fahrzeuggeschwindigkeit v ermittelt wird, und einem Offset $F_{\Delta\psi}$ gebildet werden, wird vorteilhaft neben einer Verringerung der Untersteuertendenz durch die Bremswirkung des ESP Untersteuereingriffs zum Erzeugen des Giermoments, aufgrund der Bremswirkung nach Massgabe der Fahrzeugverzögerung eine Verringerung der Fahrzeuggeschwindigkeit durch Einbremsung an der Vorderachse erzielt.

Vorteilhaft ist, dass die Soll-Bremskräfte für die Vorderachse nach der Beziehung $F_{Soll} = a_{Soll} f\{\Delta\psi, v, a_{quer}, \delta\}$ gebildet werden, mit F_{Soll} =Bremskraft an den Radbremsen der Vorderachse, a_{Soll} =Fahrzeugsollverzögerung, $\Delta\psi$ =Maß für Untersteuertendenz des Fahrzeuges, v = Fahrzeuggeschwindigkeit, a_{quer} = Querbeschleunigung, δ = Lenkradwinkel bzw. Lenkwinkel. Die Soll-Bremskraft an dem kurveninneren Vorderrad wird dabei nach der Beziehung $F_{Soll} = F_a = a_{Soll} f\{\Delta\psi, v, a_{quer}, \delta\}$ und am kurvenäusseren Vorderrad

nach der Beziehung $F_{Soll} = a_{Soll} f\{\Delta\dot{\psi}, v, a_{quer}, \delta\} - F_{\Delta\dot{\psi}}$ gebildet mit $F_{\Delta\dot{\psi}}$ = Bremskraftdifferenzwert zwischen den Radbremsen der Vorderachse.

Vorteilhaft wird die Bremskraftanforderung für den Bremskraftaufbau am kurveninneren Vorderrad auf einen oberen Wert begrenzt, dem ein maximaler Schlupfbereich zugeordnet ist (Maximum der Schlupfkurve, d.h. maximal übertragbare Längskraft) , bei dem die ABS Regelung aktiviert wird.

Am kurvenäußeren Vorderrad wird versucht die Kraftdifferenz $F_{\Delta\dot{\psi}}$ zu dem kurveninneren Vorderrad einzustellen. Wird bei dem Kraftaufbau an den Vorderrädern nach Maßgabe des Untersteuerregelbremsdruckes die aus der Bremskraftanforderung generierte Druckanforderung $P_{Soll} = f\{F_{Soll}\}$ für den Druckaufbau am kurvenäußeren Vorderrad Null bar, d.h. kann die geforderte Bremskraftdifferenz an der Vorderachse nicht vollständig umgesetzt werden, erfolgt ein Bremskraftaufbau am kurveninneren Hinterrad nach Massgabe der Untersteuerregelbremskraft. Dabei wird die am kurvenäußeren Vorderrad nicht umsetzbare Bremskraftdifferenz $F_{\Delta\dot{\psi}}$ bzw. eine an den Vorderrädern nicht umsetzbare Teil- oder Restbremskraft von $F_{\Delta\dot{\psi}}$ an dem diagonal gegenüber liegenden Hinterrad eingesteuert.

Eine vorteilhaft ausgebildete Bremsanlage mit diagonal aufgeteilten Bremskreisen weist ein Umschalt- und ein Trennventil pro Bremskreis auf, wobei die Soll-Bremsdrücke über eine Ansteuerung der Umschalt- und/oder Trennventile in die Radbremsen eingesteuert werden.

Vorteilhaft weist die Einrichtung bzw. der Regler folgende Einheiten auf:

1. Eine Verzögerungseinheit,

die abhängig von der Regelabweichung und Fahrzeuggeschwindigkeit eine Verzögerungsanforderung generiert, die ein Verzögerungsregler mit Hilfe von Bremskraftanforderungen F_a an der Vorderachse versucht umzusetzen (Verzögerung maximal bis zum Blockierdruck der Vorderräder, bei dem die ABS Regelung aktiv eingreift, möglich).

2. Eine Giermomenteneinheit,

die abhängig von der Regelabweichung das benötigte Giermoment berechnet, das dann durch den Aufbau einer Bremskraftdifferenz $F_{\Delta\psi}$ zwischen beiden Vorderrädern erzeugt wird.

3. Eine Bremsdrucksteuerungseinheit, die die Bremskraftsollanforderungen F_{soll} entsprechend in Bremsdrücke umsetzt

Damit gestalten sich die Druckanforderungen an den beiden Vorderrädern folgendermaßen:

- a) am kurveninneren Vorderrad wird versucht die Bremskraftanforderung F_a des Verzögerungsreglers umzusetzen. Dabei können Bremskraftanforderungen, die über der maximal übertragbaren Längskraft F_{block} , d.h.

über dem Blockierdruckniveau P_{block} liegen, (\Rightarrow ABS) nicht vollständig umgesetzt werden.

- b) am kurvenäußeren Vorderrad wird versucht die Bremskraftdifferenz $F_{\Delta\psi}$ zu dem kurveninneren Rad einzustellen, d.h. die Sollruckanforderung berechnet sich hier zu:

$F_a - F_{\Delta\psi}$; wenn F_a unter dem Blockierdruckniveau liegt
 $F_{\text{block}} - F_{\Delta\psi}$; wenn F_a über dem Blockierdruckniveau liegt

- c.) Kann die geforderte Bremskraftdifferenz an der Vorderachse nicht vollständig umgesetzt werden, d.h. $F_{\Delta\psi}$ ist größer als F_a bzw. F_{block} wird die Druckanforderung am kurvenäußeren Vorderrad zu null. In diesem Fall wird versucht das restliche benötigte Giermoment durch einen Bremseneingriff am kurveninneren Hinterrad umzusetzen.

Vorteilhafte Weiterbildungen sind in den Unteransprüchen angegeben.

Im Weiteren werden die Ausdrücke Bremskraft und Bremsdruck im gleichen Kontext verwendet, da Bremskraft und Bremsdruck miteinander korreliert sind $F_a = f\{P_a\}$.

Ein Ausführungsbeispiel ist in der Zeichnung angegeben und wird im Folgenden näher beschrieben.

Es zeigen

- Fig.1 eine schematische Darstellung eines Fahrzeugs mit ESP-Regelungssystem, Bremsanlage, Sensorik und Kommunikationsmöglichkeiten
- Fig.2 eine schematische Darstellung einer hydraulischen Bremsanlage
- Fig.3 eine schematische Darstellung der Bremskraftverteilung im Untersteuerfall
- Fig.4 eine schematische Blockdiagramm der einzelnen Komponenten

In der Figur 1 ist ein Fahrzeug mit ESP-Regelungssystem, Bremsanlage, Sensorik und Kommunikationsmöglichkeiten schematisch dargestellt. Die vier Räder sind mit 15, 16, 20, 21 bezeichnet. An jedem der Räder 15, 16, 20, 21 ist je ein Radsensor 22 bis 25 vorgesehen. Die Signale werden einer Elektronik-Regeleinheit 28 zugeführt, die anhand vorgegebener Kriterien aus den Raddrehzahlen die Fahrzeuggeschwindigkeit v_{Ref} ermittelt. Weiterhin sind ein Gierratensensor 26, ein Querschleunigungssensor 27, ein Längsbeschleunigungssensor 10 und ein Lenkradwinkelsensor 29 mit der Regeleinheit 28 verbunden. Jedes Rad weist außerdem eine individuell ansteuerbare Radbremse 30 bis 33 auf. Diese Bremsen werden hydraulisch betrieben und empfangen unter Druck stehendes Hydraulikfluid über Hydraulikleitungen 34 bis 37. Der Bremsdruck wird über einen Ventilblock 38 eingestellt, wobei der Ventilblock von elektrischen Signalen fahrerunabhängig angesteuert wird, die in der elektronischen Regeleinheit 28 (Giermomenteneinheit) erzeugt werden. Über ein von einem Bremspedal 39 betätigten Hauptzylinder 1 kann von dem Fahrer Bremsdruck in die Hydraulikleitungen 34 bis 37 eingesteuert werden. In dem Hauptzylinder bzw. den Hydraulikleitungen ist ein Drucksensor 11 (Figur 2)

- 13 -

vorgesehen, mittels denen der Fahrerbremswunsch erfaßt werden kann. Über eine Schnittstelle (CAN) ist die Regelung 28 mit einem Motorsteuergerät der Antriebseinheit verbunden.

Figur 2 zeigt eine Bremsanlage mit einem diagonal aufgeteilten Bremskreis. Die Bremsanlage besteht im Wesentlichen aus einem Bremspedal 39 mit zugeordnetem Bremslichtschalter (BLS), einem Bremskraftverstärker 4, einen Bremszylinder (Tandem-Hauptzylinder) 1 und einem Hydraulikfluidreservoir 3. Der Hauptzylinder 1 erzeugt auslassseitig einen Bremsdruck primär nach Massgabe des durch das Bremspedal 39 erzeugten Fahrerwunsches. Über Hydraulikleitungen 50, 51 wird dieser Bremsdruck dem Ventilblock 38 zugeführt. Ebenfalls mit dem Ventilblock 38 verbunden sind die Radbremsen 30, 31, 32, 33. Einer Radbremse 33 sind ein Einlassventil 7 und ein Auslassventil 9 zugeordnet. In der Regel sind das Einlassventil stromlos offen und das Auslassventil stromlos geschlossen. Einlassseitig empfängt das Einlassventil 7 unter Druck stehendes Hydraulikfluid von einer Druckquelle, beispielsweise dem Hauptzylinder 1. Außerdem ist eine Hydraulikpumpe 8 für die Radbremse 33 vorgesehen. In der gezeigten Ausführungsform fördert die Hydraulikpumpe ggf. unter Druck stehendes hydraulisches Fluid zur Einlassseite des Einlassventils 33. 8 bezeichnet den mechanischen Teil der Pumpe, beispielsweise eine im oder am Ventilblock vorgesehene Exzenterpumpe, 14 den elektrischen Antrieb, beispielsweise einen Elektromotor. Saugseitig ist die Pumpe 8, 14 allgemein mit einer Hydraulikfluidquelle verbunden. In der gezeigten Ausführungsform kann sie Hydraulikfluid vom Hauptzylinder beziehen.

- 14 -

Die Pumpe 8, 14 liegt zwischen einem saugseitigen Rückschlagventil 40 und einem auslassseitigen Rückschlagventil 41. Zwischen Auslass der Pumpe 8, 14 und primärer Druckquelle bzw. Hauptzylinder 1 befindet sich ein Trennventil 12, das beispielsweise dann geschlossen werden kann, wenn die Pumpe 8, 14 in Betrieb ist. Dadurch wird sichergestellt, dass das geförderte Fluid durch das Einlassventil 7 hindurch in die Radbremse 33 gelangt und nicht rückwärts in Richtung des THZ 1 strömt. 15 ist ein Niederdruckspeicher, der das über das Auslassventil 9 ausströmende Hydraulikfluid empfängt. 42 ist ein Rückschlagventil. Das Umschaltventil 13 ist in der Regel stromlos geschlossen, das Trennventil 12 in der Regel stromlos offen. Parallel zu ihm ist in einer Bypassleitung 5 ein Rückschlagventil 6 und ein Überdruckventil 43 und geschaltet. Das Rückschlagventil 6 öffnet zur Radbremse 33. In der gezeigten Ausführungsform wirkt die Pumpe 8, 14 für zwei Radbremsen 33, 30. Allgemein kann gesagt werden, dass für jedes der Räder 15, 16, 20, 21 bzw. für jede Radbremse 30, 31, 32, 33 individuell Einlassventile 7, 44 und Auslassventile 9, 45 sowie Rückschlagventile 46, 47 vorgesehen sind. Hinsichtlich den Ventilen 12, 13 ist die Bremsanlage so ausgelegt, dass sie jeweils für ein Paar von Radbremsen 33, 30 eines diagonal aufgeteilten Bremskreises vorgesehen sind. In der Ausführungsform der Fig. 2 bedient die Pumpe 8, 14 die Radbremse 33 (Figur 1) für die rechte Vorderachse und die Radbremse 30 für die linke Hinterachse. Da der zweite Bremskreis für die Radbremsen 31, 32 identisch aufgebaut und mit der Hydraulikleitung 51 verbunden ist, kann auf eine Beschreibung verzichtet werden. 48 ist ein Ausgleichsbehälter und 49 eine Druckdrossel.

Die Einrichtung nach der Erfindung verzichtet in der Regel auf den Druckaufbau an der Hinterachse und setzt das benötigte Giermoment alleine durch eine Druckschere an der Vorderachse um. Dabei wird der Druck aktiv mit Hilfe einer reinen Umschalt-/Trennventil-Regelung (ETR Regelung) bis zum Blockierdruckniveau aufgebaut. Wesentliches Kennzeichen einer ETR Regelung ist, dass der Bremsdruck über eine graduelle Regelung der Pumpe 8, 14 in dem Bremskreis eingestellt wird. Die Bremsdruckanforderung wird folglich in der Radbremse 33 des rechten Vorderrades nach Massgabe der Ansteuerung des Antriebs 14 auf P_{Soll} eingestellt. Damit ist das Einlassventil 7 an der Vorderachse immer geöffnet, was ein Einbremsen in die Vorderachse auch bei defektem Blinklichtschalter und Drucksensor 11 ermöglicht. Das Einlassventil 44 an der Radbremse 30 der Hinterachse ist dabei geschlossen. Die Sollldrücke P_{Soll} an der Vorderachse berechnen sich aus den Bremskraftanforderungen F_a eines unterlagerten Regelkreises 56, der eine Fahrzeugverzögerung a_{Soll} in Abhängigkeit von der Regelabweichung $\Delta\psi$ und der Fahrzeuggeschwindigkeit v ermittelt, sowie aus einem Offset $F_{\Delta\psi}$ der vom kurvenäußeren Vorderrad abgezogen wird (Figur 3).

Die Fahrzeugverzögerung a_{Soll} wird vorzugsweise nach der Beziehung $a_{Soll} = f\{v, \Delta\psi, a_{quer}, \delta\}$ ermittelt. Die erforderliche Bremskraft, errechnet sich aus

$$F_a = f\left\{a_{Ist}, a_{Soll}, \frac{d(a_{Ist} - a_{Soll})}{dt}, v, \Delta\psi, a_{quer}, \delta\right\} \text{ mit } a_{Ist} = \text{aus den Signalen}$$

der Raddrehzahlsensoren und optional eines

- 16 -

Längsbeschleunigungssensors ermittelte Fahrzeugverzögerung,
 m = Fahrzeugmasse.

Eine Erweiterung dieser Logik besteht darin, doch einen Druckaufbau am kurveninneren Hinterrad vorzunehmen, wenn das am kurvenäußeren Vorderrad geforderte Solldruckniveau null bar beträgt, da auch in diesem Fall das Einbremsen an mindestens zwei Rädern (ein Vorder-, ein Hinterrad) möglich ist, weil auch in diesem Fall die beiden Eingriffsräder in unterschiedlichen Diagonalen liegen und damit die Drücke mit einer Umschaltventil/Trennventil Regelung (ETR) eingestellt werden können. Der Sollbremskraft am kurvenäußeren Vorderrad wird dabei dann null, wenn F_a kleiner als $F_{\Delta\psi}$ wird oder wenn F_a am kurveninneren Vorderrad die maximal übertragbare Längskraft F_{Block} überschreitet ($F_{Block} < F_{\Delta\psi}$). Dabei berechnet sich die Bremskraftanforderung am kurveninneren Hinterrad aus der Differenz zwischen F_{Block} und $F_{\Delta\psi}$, d.h. dem Anteil der Bremskraftschere, der nicht an der Vorderachse umgesetzt werden konnte. Der Eingriff am Hinterrad kann dabei abhängig von der Zielsetzung (mehr Stabilität oder mehr Drehfreudigkeit) auf den ABS-Sollschlupf begrenzt sein oder nicht.

Figur 4 zeigt schematisch ein Blockdiagramm des unterlagerten Regelkreises 56. Der Regelkreis weist folgende Einheiten auf:

Eine Verzögerungseinheit 70 mit einer Untersteuer-Erkennung 75, die abhängig von der Regelabweichung und Fahrzeuggeschwindigkeit eine Verzögerungsanforderung

- 17 -

generiert, die ein Verzögerungsregler 71 mit Hilfe von Bremskraftanforderungen F_a an der Vorderachse versucht umzusetzen (Verzögerung maximal bis zum Blockierdruck der Vorderräder, bei dem die ABS Regelung 72 aktiv eingreift, möglich).

Eine Giermomenteneinheit 73, die abhängig von der Regelabweichung das benötigte Giermoment berechnet, das dann durch den Aufbau einer Bremskraftdifferenz $F_{\Delta\psi}$ zwischen beiden Vorderrädern erzeugt wird.

Eine Bremsdrucksteuerungseinheit 74, die die Bremskraftsollanforderungen F_{Soll} entsprechend in Bremsdrücke umsetzt

Ansprüche

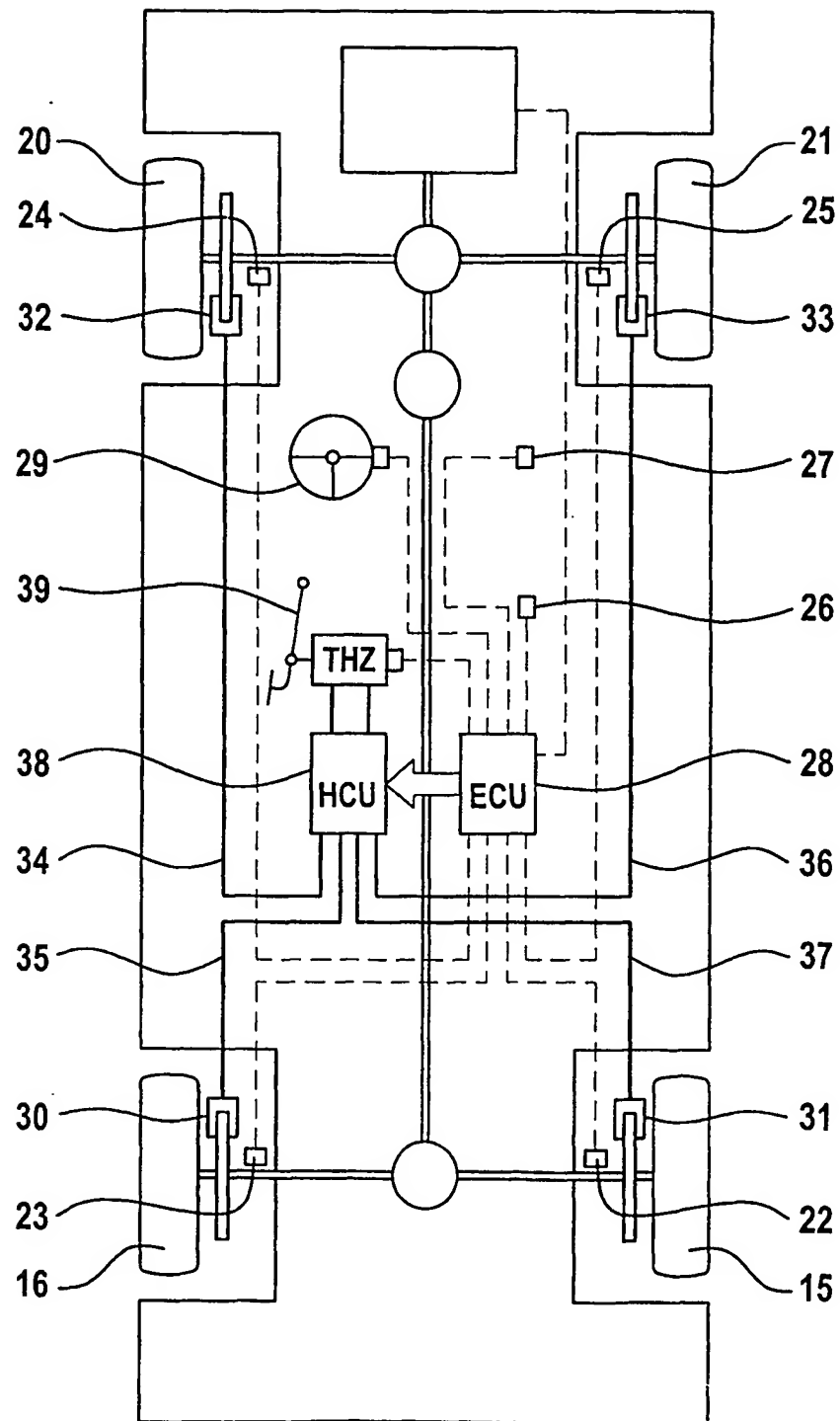
1. Fahrzeugstabilisierende Einrichtung zum Einstellen oder Modifizieren von Bremsdrücken in den Radbremsen einer Bremsanlage mit diagonal aufgeteilten Bremskreisen, **gekennzeichnet** durch eine Ermittlungseinheit zum Ermitteln eines Untersteuer-Fahrzustandes, einen Regler zum Berechnen einer Sollgeschwindigkeit bzw. -verzögerung und daraus abgeleitet einer Verzögerungsbremskraft nach Massgabe des Untersteuer-Fahrzustandes, eine Bremskraftsteuerung, die in den Radbremsen der Vorderachse nach Massgabe der Verzögerungsregelbremskraft eine den Untersteuer-Fahrzustand korrigierende Differenzbremskraft zwischen den Radbremsen einstellt.
2. Fahrstabilisierende Einrichtung nach Anspruch 1, dadurch **gekennzeichnet**, dass eine Bremsdrucksteuerung vorgesehen ist, die in Abhängigkeit von der Differenzbremskraft Signale für eine ein Giermoment des Fahrzeugs bewirkende Druckanforderung nach einem Druckaufbau und Druckabbau der Bremsdrücke an der Vorderachse generiert und die Steuerbefehle an die Aktuatoren abgibt.
3. Fahrstabilisierende Einrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch **gekennzeichnet**, dass die den Differenzbremsdruck bewirkenden Soll-Bremsdrücke in Abhängigkeit von einer Fahrzeugverzögerung a_{Soll} und einem Offset $F_{\Delta\psi}$ gebildet werden.

4. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Fahrzeugverzögerung in Abhängigkeit von der Regelabweichung $\Delta\psi$ und der Fahrzeuggeschwindigkeit v ermittelt wird.
5. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Soll-Bremskraft an dem kurveninneren Vorderrad nach der Beziehung $F_{Soll} = a_{Soll} f\{\Delta\psi, v, a_{quer}, \delta\}$ gebildet wird.
6. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, der Soll- Bremsdruck an dem kurvenäusseren Vorderrad nach der Beziehung $F_{Soll} = a_{Soll} f\{\Delta\psi, v, a_{quer}, \delta\} - F_{\Delta\psi}$ gebildet wird.
7. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Druckanforderung für den Druckaufbau am kurveninneren Vorderrad auf einen oberen Wert begrenzt wird, dem ein maximaler Schlupfbereich zugeordnet ist, bei dem die ABS Regelung aktiviert wird.
8. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 7, dadurch **gekennzeichnet**, dass ein Druckaufbau am kurveninneren Hinterrad nach Maßgabe des Untersteuerregelbremsdruckes erfolgt, wenn die Druckanforderung für den Druckaufbau am kurvenäusseren Vorderrad 0 bar beträgt.

- 20 -

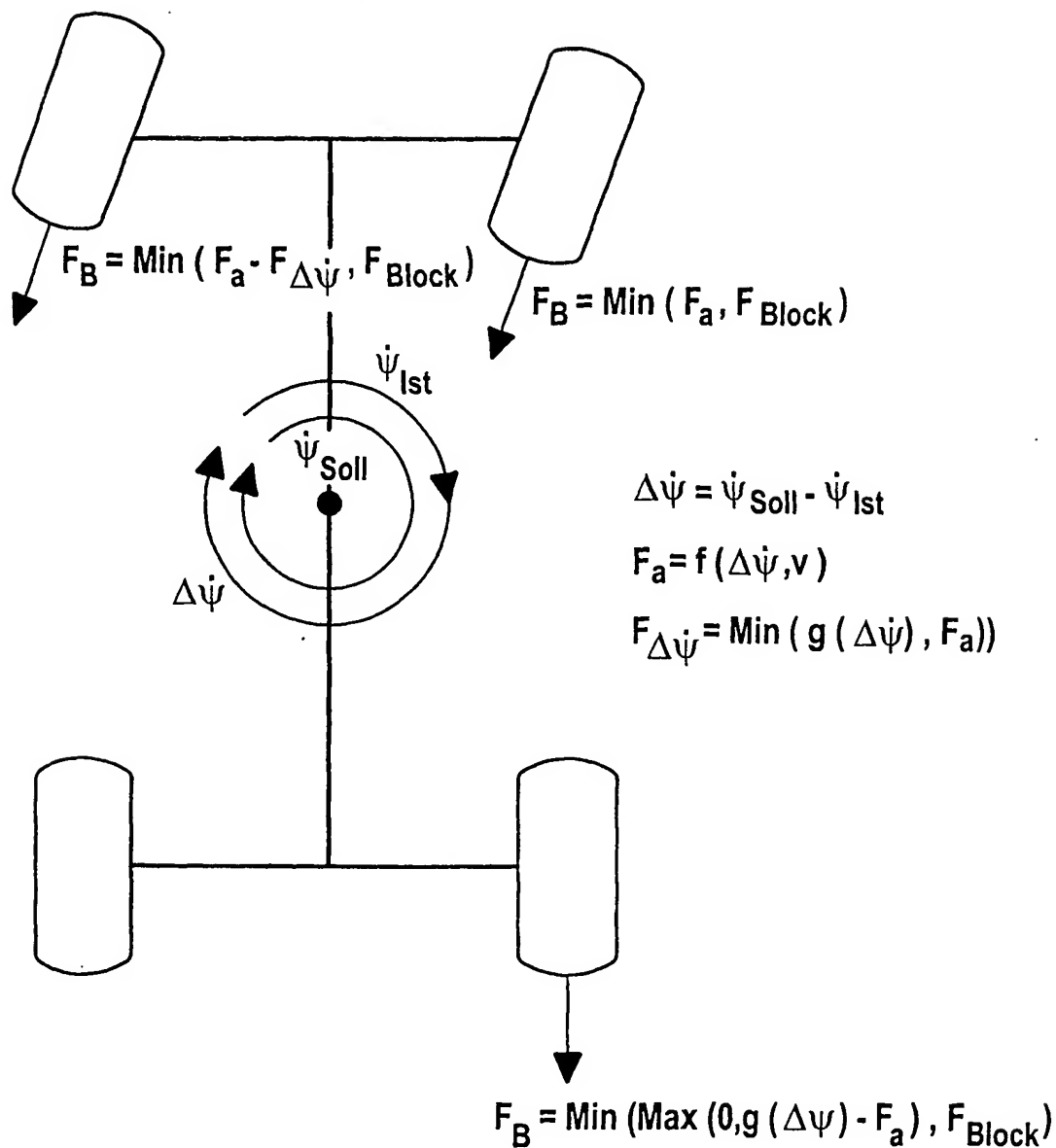
9. Fahrstabilisierende Einrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 8, dadurch **gekennzeichnet**, dass die Soll-Bremsdrücke über eine Ansteuerung des Umschalt- und/oder Trennventile in die Radbremsen eingesteuert werden.

Fig. 1



3/4

Fig. 3



INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Int Aktenzeichen

PCT/EP 01/09051

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19515053 A		EP 0794885 A1	17-09-1997
		EP 0792229 A1	03-09-1997
		HU 77229 A2	02-03-1998
DE 19601795 A	24-07-1997	DE 19601795 A1	24-07-1997
		DE 59701510 D1	31-05-2000
		WO 9726165 A1	24-07-1997
		EP 0873257 A1	28-10-1998
DE 19919841 A	02-11-2000	DE 19919841 A1	02-11-2000
		WO 0066407 A1	09-11-2000

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Int. es Aktenzeichen
EP 01/09051

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
DE 19619476 A	21-11-1996	JP 8310366 A	26-11-1996
		DE 19619476 A1	21-11-1996
		KR 217219 B1	01-09-1999
		US 5702165 A	30-12-1997
DE 19813736 A	15-10-1998	JP 10264798 A	06-10-1998
		DE 19813736 A1	15-10-1998
		US 6089680 A	18-07-2000
JP 05105048 A	27-04-1993	JP 2677076 B2	17-11-1997
DE 19515053 A	30-05-1996	DE 19515053 A1	30-05-1996
		US 5774821 A	30-06-1998
		US 5701248 A	23-12-1997
		US 5862503 A	19-01-1999
		AU 4175896 A	19-06-1996
		AU 4175996 A	19-06-1996
		AU 4176096 A	19-06-1996
		AU 4176196 A	19-06-1996
		AU 4256196 A	19-06-1996
		AU 4256296 A	19-06-1996
		CN 1166810 A	03-12-1997
		CN 1166811 A	03-12-1997
		CN 1166812 A	03-12-1997
		CN 1166813 A	03-12-1997
		CN 1167466 A	10-12-1997
		CZ 9701585 A3	12-11-1997
		CZ 9701586 A3	12-11-1997
		CZ 9701587 A3	12-11-1997
		CZ 9701588 A3	12-11-1997
		CZ 9701589 A3	17-12-1997
		DE 19515046 A1	27-06-1996
		DE 19515047 A1	30-05-1996
		DE 19515048 A1	30-05-1996
		DE 19515050 A1	30-05-1996
		DE 19515051 A1	30-05-1996
		DE 19515054 A1	30-05-1996
		DE 19515055 A1	30-05-1996
		DE 19515056 A1	30-05-1996
		DE 19515057 A1	30-05-1996
		DE 19515058 A1	30-05-1996
		DE 19515059 A1	30-05-1996
		DE 19515060 A1	30-05-1996
		DE 19515061 A1	30-05-1996
		DE 59504098 D1	03-12-1998
		DE 59507826 D1	23-03-2000
		DE 59508631 D1	14-09-2000
		DE 59509013 D1	15-03-2001
		WO 9616846 A1	06-06-1996
		WO 9616847 A1	06-06-1996
		WO 9616848 A1	06-06-1996
		WO 9616849 A1	06-06-1996
		WO 9616850 A1	06-06-1996
		WO 9616851 A1	06-06-1996
		EP 0792225 A1	03-09-1997
		EP 0792226 A1	03-09-1997
		EP 0792227 A1	03-09-1997
		EP 0792228 A1	03-09-1997

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Int. Aktenzeichen

PCT/EP 01/09051

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 195 15 053 A (TEVES GMBH ALFRED) 30. Mai 1996 (1996-05-30) Seite 19, Zeile 15 -Seite 23, Zeile 50 ----	1
A	DE 196 01 795 A (TEVES GMBH ALFRED) 24. Juli 1997 (1997-07-24) Zusammenfassung ----	1,7
P,Y	DE 199 19 841 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG) 2. November 2000 (2000-11-02) Spalte 6, Zeile 25 -Spalte 7, Zeile 17 -----	9

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Ini _ _ _ ales Aktenzeichen

/EP 01/09051

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 B60T8/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60T

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	DE 196 19 476 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 21. November 1996 (1996-11-21) Spalte 8, Zeile 2 -Spalte 14, Zeile 22	1-4,7
Y	---	9
X	DE 198 13 736 A (MAZDA MOTOR) 15. Oktober 1998 (1998-10-15) Spalte 4, Zeile 21 -Spalte 10, Zeile 68; Abbildungen 2,7	1,2,7,8
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 017, no. 455 (M-1466), 20. August 1993 (1993-08-20) & JP 05 105048 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 27. April 1993 (1993-04-27) Zusammenfassung	1

	-/--	

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

& Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

21. November 2001

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

13/12/2001

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Marx, W

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/EP 01/09051

Patent document cited in search report	Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19515053	A	EP 0794885 A1	17-09-1997
		EP 0792229 A1	03-09-1997
		HU 77229 A2	02-03-1998
DE 19601795	A	24-07-1997	DE 19601795 A1
			DE 59701510 D1
			WO 9726165 A1
			EP 0873257 A1
DE 19919841	A	02-11-2000	DE 19919841 A1
			WO 0066407 A1

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

 Int. Application No
 EP 01/09051

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19619476	A	21-11-1996	JP 8310366 A	26-11-1996
			DE 19619476 A1	21-11-1996
			KR 217219 B1	01-09-1999
			US 5702165 A	30-12-1997
DE 19813736	A	15-10-1998	JP 10264798 A	06-10-1998
			DE 19813736 A1	15-10-1998
			US 6089680 A	18-07-2000
JP 05105048	A	27-04-1993	JP 2677076 B2	17-11-1997
DE 19515053	A	30-05-1996	DE 19515053 A1	30-05-1996
			US 5774821 A	30-06-1998
			US 5701248 A	23-12-1997
			US 5862503 A	19-01-1999
			AU 4175896 A	19-06-1996
			AU 4175996 A	19-06-1996
			AU 4176096 A	19-06-1996
			AU 4176196 A	19-06-1996
			AU 4256196 A	19-06-1996
			AU 4256296 A	19-06-1996
			CN 1166810 A	03-12-1997
			CN 1166811 A	03-12-1997
			CN 1166812 A	03-12-1997
			CN 1166813 A	03-12-1997
			CN 1167466 A	10-12-1997
			CZ 9701585 A3	12-11-1997
			CZ 9701586 A3	12-11-1997
			CZ 9701587 A3	12-11-1997
			CZ 9701588 A3	12-11-1997
			CZ 9701589 A3	17-12-1997
			DE 19515046 A1	27-06-1996
			DE 19515047 A1	30-05-1996
			DE 19515048 A1	30-05-1996
			DE 19515050 A1	30-05-1996
			DE 19515051 A1	30-05-1996
			DE 19515054 A1	30-05-1996
			DE 19515055 A1	30-05-1996
			DE 19515056 A1	30-05-1996
			DE 19515057 A1	30-05-1996
			DE 19515058 A1	30-05-1996
			DE 19515059 A1	30-05-1996
			DE 19515060 A1	30-05-1996
			DE 19515061 A1	30-05-1996
			DE 59504098 D1	03-12-1998
			DE 59507826 D1	23-03-2000
			DE 59508631 D1	14-09-2000
			DE 59509013 D1	15-03-2001
			WO 9616846 A1	06-06-1996
			WO 9616847 A1	06-06-1996
			WO 9616848 A1	06-06-1996
			WO 9616849 A1	06-06-1996
			WO 9616850 A1	06-06-1996
			WO 9616851 A1	06-06-1996
			EP 0792225 A1	03-09-1997
			EP 0792226 A1	03-09-1997
			EP 0792227 A1	03-09-1997
			EP 0792228 A1	03-09-1997

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.

PCT/EP 01/09051

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 195 15 053 A (TEVES GMBH ALFRED) 30 May 1996 (1996-05-30) page 19, line 15 -page 23, line 50 ----	1
A	DE 196 01 795 A (TEVES GMBH ALFRED) 24 July 1997 (1997-07-24) abstract ----	1,7
P,Y	DE 199 19 841 A (CONTINENTAL TEVES AG & CO OHG) 2 November 2000 (2000-11-02) column 6, line 25 -column 7, line 17 -----	9

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Application No

'EP 01/09051

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 B60T8/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 B60T

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	DE 196 19 476 A (TOYOTA MOTOR CO LTD) 21 November 1996 (1996-11-21) column 8, line 2 -column 14, line 22	1-4, 7
Y	---	9
X	DE 198 13 736 A (MAZDA MOTOR) 15 October 1998 (1998-10-15) column 4, line 21 -column 10, line 68; figures 2,7	1,2,7,8
A	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 017, no. 455 (M-1466), 20 August 1993 (1993-08-20) & JP 05 105048 A (NISSAN MOTOR CO LTD), 27 April 1993 (1993-04-27) abstract	1
	--- -/--	



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- 'A' document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- 'E' earlier document but published on or after the international filing date
- 'L' document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- 'O' document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- 'P' document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- *G* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

21 November 2001

Date of mailing of the international search report

13/12/2001

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Marx, W

4/4

Fig. 4

